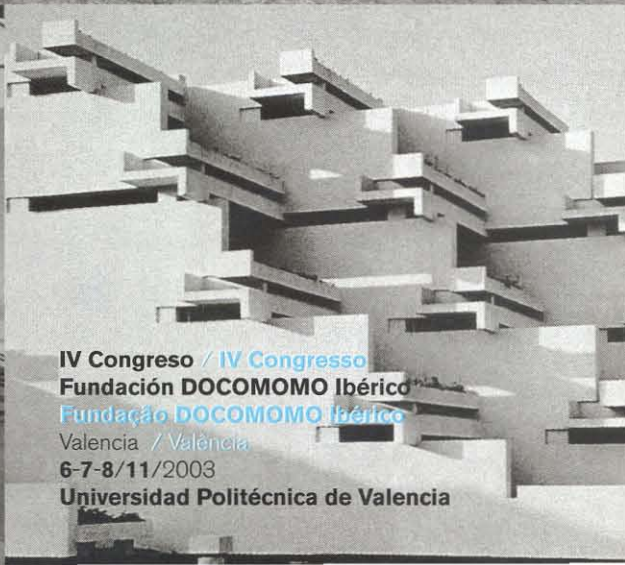
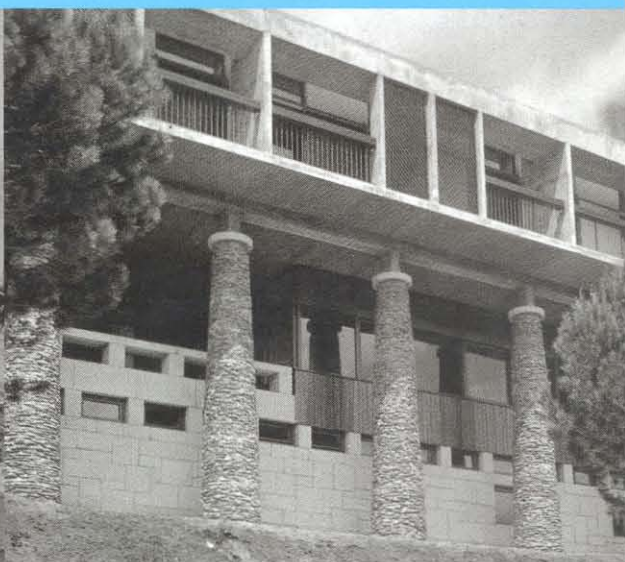
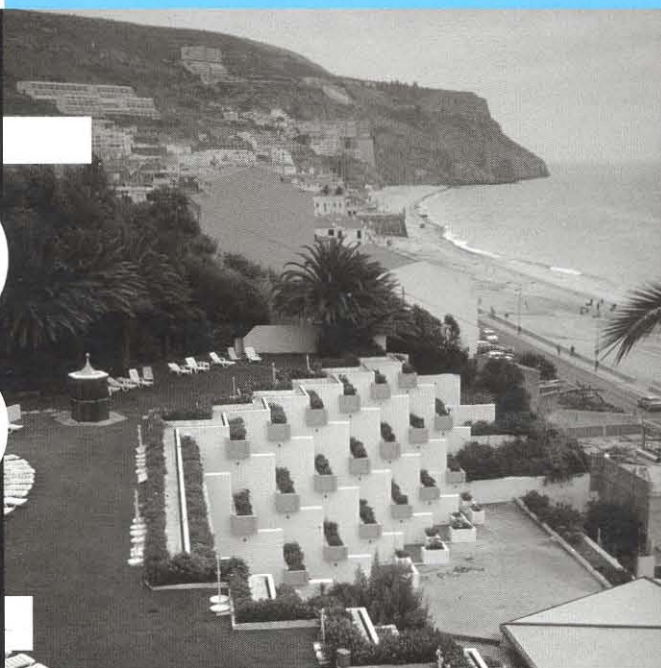


Fundação DOCOMOMO Ibérico
documentação e conservação
da arquitectura e do urbanismo do
movimento moderno

Fundación DOCOMOMO Ibérico
documentación y conservación
de la arquitectura y del urbanismo del
movimiento moderno

ARQUITECTURA MODERNA Y TURISMO: 1925-1965

ARQUITECTURA MODERNA E TURISMO: 1925-1965



IV Congreso / IV Congresso
Fundación DOCOMOMO Ibérico
Fundação DOCOMOMO Ibérico
Valencia / València
6-7-8/11/2003
Universidad Politécnica de Valencia

**ARQUITECTURA
MODERNA
Y TURISMO:
1925-1965**

**ARQUITECTURA
MODERNA
E TURISMO:
1925-1965**

Fundación DOCOMOMO Ibérico
documentación y conservación
de la arquitectura y el urbanismo del
movimiento moderno

Fundação DOCOMOMO Ibérico
documentação e conservação
da arquitectura e do urbanismo do
movimento moderno

Actas

IV Congreso / IV Congresso
Fundación DOCOMOMO Ibérico
Fundação DOCOMOMO Ibérico
Velencia / Valência
6/7/8 de noviembre / novembro 2003

Instituciones organizadoras / Instituições organizadoras

Fundación DOCOMOMO Ibérico / Fundação DOCOMOMO Ibérico

Presidente: Carlos Guimarães

Vicepresidente / Vice-presidente: Jesús Carballal

Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana

Decano: Fabián Llistern

Direcció General d'Arquitectura (CIT) de la Generalitat Valenciana

Director: Fernando Mut

Comité científico

Carmen Jordá

Nuno Portas

José Antonio Sosa

Comité ejecutivo / Comité executivo

Lluís Hortel, Director, Fundación DOCOMOMO Ibérico / Fundação DOCOMOMO Ibérico

Susana Landrove, Secretaria Técnica, Fundación DOCOMOMO Ibérico / Secretária Técnica, Fundação DOCOMOMO Ibérico

Fernando Aranda, Vicerrector Cultura UPV / Vice-reitor Cultura UPV

Emilio Labastida, Conselleria d'Infraestructures i Transport de la Generalitat Valenciana

Juan Calduch, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana

José Parra, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana

Maite Palomares, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana

Patronato de la Fundación DOCOMOMO Ibérico / Patronato da Fundação DOCOMOMO Ibérico

Consejo Andaluz de Colegios Oficiales de Arquitectos

Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón

Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias

Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias

Colegio Oficial de Arquitectos de Cantabria

Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla y León Este

Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana

Colegio Oficial de Arquitectos de León

Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid

Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia

Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro

Collegi d'Arquitectes de Catalunya

Collegi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears

Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia

Fundació Mies van der Rohe

Fundación Caja de Arquitectos

Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Consejería de Cultura, Junta de Andalucía

Ordem dos Arquitectos, Portugal

Sumario / Sumário

Presentación / Apresentação

Carlos Guimarães

Arquitectura para el turismo: **la primera modernidad y los espacios del ocio**

Arquitectura para o turismo: **a primeira modernidade e os espaços do ócio**

- 13 **Introducción / Introdução**
José Antonio Sosa Díaz-Saavedra, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Las Palmas de Gran Canaria
- 15 **En los orígenes del turismo moderno. Arquitectura para el ocio en el tránsito a la sociedad de masas**
Víctor Pérez Escolano, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Sevilla
- 35 **Ordenar las vacaciones, diseñar el reposo. La Ciutat de Repós i de Vacances del GATEPAC en el litoral barcelonés (1931-1936). Otros climas, otros sueños**
Josep M. Rovira, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura, Barcelona
- 47 **GATEPAC: Casas para fin de semana, entre la tradición y la máquina**
Oscar Miguel Ares, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Valladolid
- 55 **Las Playas del Jarama, proyecto del GATEPAC, Grupo Centro**
Carlos Sambricio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid
- 63 **Gran Turismo. Sobre arquitectos alemanes, imaginaria mediterránea y la dialéctica de "lo moderno"**
Joaquín Medina Warmburg, Bergische Universität Wuppertal
- 69 **Carreteras, turismo y arquitectura moderna: los albergues de automovilistas del Patronato Nacional de Turismo (1928-1936)**
Salvador Guerrero López, Universidad Politécnica Superior, Universidad de Alicante
- 75 **Carlos Arniches y Martín Domínguez: arquitectura para el turismo**
Concepción Díez-Pastor, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid

Arquitectura para el turismo: **Interferencias**

Arquitectura para o turismo: **interferências**

- 83 **Introducción / Introdução**
Nuno Portas, Faculdade de Arquitectura, Universidade do Porto
- 85 **¿Movimiento moderno, estilo internacional o, simplemente, arquitectura?**
Helio Piñón, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura, Barcelona
- 91 **Pousadas de Portugal: um projeto moderno**
Susana Lobo, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade de Coimbra
- 97 **Islas Baleares: arquitectura para el turismo (1925-1965)**
Luis Corral Juan, Gabriela Kacelnik, Antonio Ramis Ramos,
Collegi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears
- 103 **Las olas inundan la casa de sal**
Ramón Pico, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Sevilla
- 107 **Idilios personales**
Julio Garnica González-Bárcena, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura, Barcelona
- 113 **Los recursos del urbanismo moderno frente a una nueva realidad urbana.**
La primera generación de los núcleos de vacaciones junto al mar
Carmen Blasco Sánchez, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Valencia
- 121 **Extractos de la mesa redonda / Extratos da mesa redonda**

Arquitectura para el turismo: **la colonización del territorio**

Arquitectura para o turismo: **a colonização do território**

- 127 **Introducción / Introdução**
Carmen Jordá, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Valencia
- 129 **Turismo, arquitectura y urbanismo: contextos histórico-culturales de su relación**
Fernando de Terán, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid
- 141 **Evolución de las rutinas en el uso del espacio; las diferentes tipologías turísticas**
José Miguel Iribas, Departamento de Sociología, Universidad de Alicante
- 155 **Conceição Silva, criador de uma arquitectura e de uma paisagem modernas para o turismo em Portugal**
José Manuel Fernandes, Faculdade de Arquitectura, Lisboa
- 163 **Schindler en Mallorca**
Juan Antonio Cortés, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Valladolid
- 171 **Un acercamiento a cuatro modelos de implantación para la ciudad del turismo de masas en Canarias**
Francisco José Triviño Barreto, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Las Palmas de Gran Canaria
- 175 **Face ao oceano. Arquitectura portuguesa nos hotéis atlânticos dos anos cinquenta e sessenta, Rogério de Azevedo**
Madalena Cunha Matos, Instituto Superior Técnico, Lisboa

- 181 **La obra turística de Jordi Adroer Iglesias en las costas catalanas**
Sergi Serra Casals, Marta Adroer Puig, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura, Barcelona
- 187 **Poblado de vacaciones del Club Mediterráneo: intervención en el paisaje del Cap de Creus en los años sesenta**
Silvia Musquera Felip, Escuela de Arquitectura La Salle, Barcelona

Arquitectura para el turismo: **el paisaje y su transformación**

Arquitectura para o turismo: **a paisagem e a sua transformação**

- 193 **Introducción / Introdução**
Ricard Pié Ninot, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès
- 197 **El pintoresco moderno**
Iñaki Ábalos, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid
- 205 **Estilo Internacional, turismo e transformação do território ou as "nuvens negras" profetizadas por Keil do Amaral**
Ana Tostões, Instituto Superior Técnico, Lisboa
- 211 **1961. El concurso Elviria. La reivindicación de la cultura arquitectónica**
Ricardo Sánchez Lampreave, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid
- 225 **Algunas intervenciones en la costa mediterránea de Alicante: tres propuestas, tres ideologías, tres actitudes**
Pablo Martí Ciriquián, Justo Oliva Meyer, Universidad Politécnica Superior, Universidad de Alicante
- 231 **Paisaje, ciudad y arquitectura turísticos del Mediterráneo, 1923-1973**
(o la consumación de la "ciudad lineal" del litoral valenciano)
Andrés Martínez Medina, Universidad Politécnica Superior, Universidad de Alicante
- 243 **Extractos de la mesa redonda / Extratos da mesa redonda**

Paisaje, ciudad y arquitectura turísticos del Mediterráneo, 1923-1973 (o la consumación de la "ciudad lineal" del litoral valenciano)

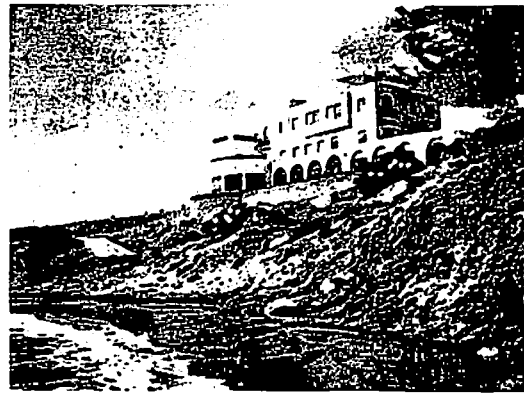
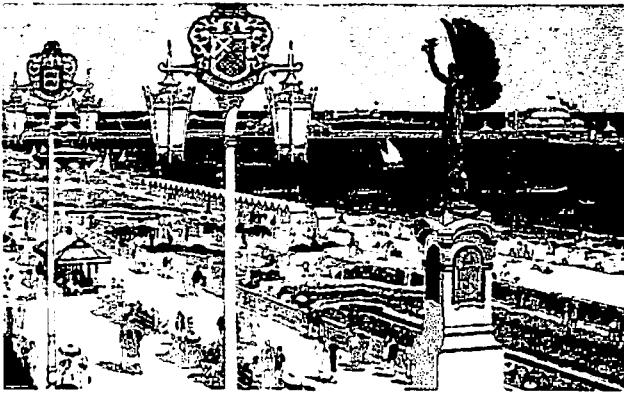
Veraneo local y turismo nacional: paisajes desmontables (de temporada)

"La ciudad de Sofronia se compone de dos medias ciudades. En una está la gran montaña rusa [...], el carrusel [...], la cúpula del circo [...]. La otra media ciudad es de piedra y mármol y cemento [...]. Una de las medias ciudades está fija, la otra es provisional". Italo Calvino, 1972

Desde la segunda mitad del siglo XIX, algunas familias pertenecientes a la burguesía comenzaron a practicar el hábito de veranear cerca de la playa: estrenada la temporada estival, abandonaban las ciudades y se trasladaban a la costa. La ejecución de los tendidos férreos que modernizaban el país acercó el Mediterráneo a los habitantes de las urbes industriales. Los medios de transporte tuvieron un papel decisivo en el desarrollo del turismo. En la geografía valenciana, veraneo y turismo se adhirieron formando una rueda que convertiría en negocio el ocio metropolitano vinculado al tiempo de vacaciones.

Para resolver las necesidades de alojamiento se erigieron casas adosadas frente al mar mediante concesiones estatales de terrenos ribereños. Las hileras de chalés que se asomaban a las playas desde Guardamar hasta Nules constituyeron los primeros asentamientos veraniegos del litoral. Y, dado que la práctica del veraneo se extendió paulatinamente a sectores sociales más amplios, también se construyeron todo tipo de barracas provisionales. El conjunto de estas edificaciones, inmuebles y muebles, definieron la fachada marítima –no se debe olvidar que hasta principios del siglo XX muchas ciudades valencianas se desarrollaron en contacto con la huerta y el campo, de espaldas al mar–. El veraneo local y el primitivo turismo fueron el motor que transformó la línea de costa en un nuevo paisaje urbano: estos frentes marítimos concentraron las actividades terciarias y acumularon representatividad social. A partir de entonces, los núcleos urbanos intentaron reconciliarse con el mar, mientras que los puertos existentes recibían actividades más lúdicas y deportivas.

Esta nueva fachada adquirió protagonismo urbano y fue objeto de intervenciones arquitectónicas que atendieron las demandas del ocio estival. Sobre este frente, desde Torrevieja a Benicàssim, se adecuaron paseos marítimos, a imagen del Paseo de los Ingleses de Niza, y se levantaron hoteles,



restaurantes y cines. Se construyeron los balnearios que se adentraban en el mar y que, en algunos casos, funcionaron como salas de diversión, emulando el modelo de los *piers* de Brighton. La arquitectura vinculada al veraneo reflejaba la estacionalidad del fenómeno turístico y presentaba un carácter efímero: barracas, casetas, balnearios y cinematógrafos se desmontaban al final de cada temporada. La mayor parte de estas arquitecturas ha desaparecido, incluso aquellas más duraderas que intentaron mimetizar el ambiente náutico, como los clubes de regatas de Alicante (1891-1994, 1960), Castellón (1935) o Valencia (1903 y 1932-1933), de J. Goerlich y A. Fungairiño. Una excepción la constituyen las piscinas del balneario Las Arenas en Valencia (1933-1934), de L. Gutiérrez Soto, reflejo de una sociedad que practicaba el culto al cuerpo en su tiempo libre.

Entre las ciudades litorales y los poblados pesqueros transcurrían los 451 km de costa valenciana, románticos a ojos europeos, que mantuvieron sus características rurales. El gobierno de Primo de Rivera (1923-1929) fomentó el montaje de una primeriza industria turística por medio del trazado de la Red de Carreteras Estatales y la creación de la Red de Albergues y Paradores, dos iniciativas que aproximaban los parajes naturales y el patrimonio histórico a la sociedad cosmopolita. La revista *Valencia-Atracción* (1929-1936) ensalzaba en sus artículos y fotografías la variedad de la naturaleza virgen del litoral de norte a sur: playas, dunas, acantilados, sierras, peñones y albuferas eran los reclamos que se ofrecían a los turistas ociosos. El pequeño parador de Ifach en Calpe (1932-1952), de Miguel López, y el albergue de Benicarló¹ (1934), de Carlos Arnichez y Martín Domínguez, eran parada y fonda en la ruta de la costa.

Al mismo tiempo, y tomando como referencia experiencias europeas y americanas, se comenzaron a planificar ciudades-satélite, ubicadas junto a alguna de estas playas, para atraer a una clientela de élite que instalaría allí su segunda residencia o su permanencia estival. Las propuestas urbanísticas para el Cabañal (1915) y la Dehesa en Valencia² (1928), del grao de Castellón (1927), de las playas de Gandía³ (1932), de San Juan en Alicante⁴ (1933) o del Arenal en Jávea⁵ (1935) se basaban en variaciones del modelo anglosajón de ciudad-jardín, pero desprovistas de su condición de alojamiento próximo al lugar de trabajo. La ciudad Prieto se volvía hacia el Pacífico equiparándose con las californianas Palm-Beach y Long-Beach⁶ e incluía un campo de golf. Estos proyectos, aunque fueron truncados por falta de recursos y por la inmediatez de las guerras, alentaron expectativas y fomentaron las transacciones de terrenos, la ejecución de alguna carretera o la construcción de algunas viviendas.

En cualquier caso, las prácticas del veraneo y del turismo fueron calando y pusieron de manifiesto que el tiempo de ocio era una consecuencia del grado de desarrollo económico. La revolución industrial, que transformó las ciudades en fábricas y mercados, a la vez que introdujo la sociedad de consumo, comenzó a sentar las bases de explotación de las vacaciones para convertirlas en un producto de masas: el turismo como factoría, el sector de la construcción como maquinaria, el litoral como materia prima y la arquitectura como mercancía elaborada a costa de consumir y ofrecer paisaje, sol y playas como reclamo. A la transformación del campo de las peri-

Postal del paseo marítimo de Brighton con los piers al fondo, 1928

Miguel López González. Parador de Ifach, Calpe, 1932-1952, fotografía de 1950 aprox.

1 La prensa de la época se hace eco de la inauguración del albergue de Benicarló del Patronato Nacional de Turismo, obra de los arquitectos Carlos Arnichez y Martín Domínguez, *ABC*, 2 de septiembre de 1934, Madrid.

2 BLAT PIZARRO, Juan, *Vivienda obrera y crecimiento urbano (Valencia 1853-1936)*, COACV y COPUT-GV, Valencia, 2000, págs. 125-130, zona del Cabañal de C. Carbonel y págs. 211-215, "Paseo de Valencia a la Dehesa" de E. Artal.

3 PEÑÍN IBÁÑEZ, Alberto, *La Ordenación del Territorio en la Comunidad Valenciana: la Planificación Urbanística*, IEAL, Valencia, 1983, págs. 82-86, se hace referencia a la "Ordenación [...] del puerto de Castellón", "la playa de Gandía" y la "ciudad del turismo del Saler" de 1946.

4 Archivo Municipal de Alicante, MUGURUZA OTAÑO, P., noviembre de 1933, "Anteproyecto para el Concurso de la Ciudad-Jardín Prieto". La documentación consta de 5 carpetas: 1. Ordenación, 2. Campo de Golf, 3 y 4. Equipamientos, y 5. Viviendas.

5 VERA REBOLLO, José Fernando, *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*, Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, Alicante, 1987, págs. 75-76.

6 MUGURUZA OTAÑO, P., *op. cit.*, 1933.

ferias urbanas en barrios de primera residencia le siguió la transformación de la geografía costera en enclaves turísticos de segunda residencia. En los años previos a los enfrentamientos bélicos, el litoral valenciano y el español experimentaron tres cambios significativos: las poblaciones descubrieron su fachada marítima, los rincones mediterráneos quedaron al alcance de los ciudadanos y la franja ribereña de terrenos fue susceptible de convertirse en ciudades nuevas. Los paisajes urbanos de arquitecturas desmontables y los naturales legendarios comenzaron a transformarse; algunas directrices ya estaban definidas: serían sustituidos por otros de construcciones más permanentes.

Las infraestructuras del "milagro": paisajes desde la carretera (de la evasión)

"España, hoy posee una carretera continua –Pirineos orientales, Barcelona, Valencia, Alicante, Murcia, Almería, Málaga, Gibraltar [...]–, carretera la más bella que yo conozco, a veces maravillosa; una novedad de los tiempos modernos, un esplendor. [...] Belleza paisajística ambientada en la naturaleza de un gran camino puro. Vitalidad del paisaje milenario por la pista moderna".⁷

En la década de los cuarenta, España se había vuelto rural, con una economía autárquica basada en los sectores primarios; el magno inventario de las viviendas de pescadores dirigido por Pedro Muguruza levantó acta de la situación.⁸ La industria turística no inició su despegue hasta los años cincuenta, una vez superado el desastre de las posguerras española y europea. España, "reserva espiritual de Occidente", se revelaría también como la mejor "reserva de suelo turístico". El Estado, consciente del "milagro del turismo", intentó convertir el país en una potencia de dicha industria. No sería casual la inversión en infraestructuras. Mientras el negocio especulativo inmobiliario se desarrollaba en la periferia de las

ciudades, tuvo lugar la llegada de las primeras oleadas de turistas europeos. La razón de estos desplazamientos, concentrados en la temporada estival, estribaba en que los países occidentales habían alcanzado un grado de desarrollo industrial que llevaba aparejado la reglamentación del período vacacional. Los motivos por los que se elegía España como destino turístico estaban muy claros. Aunque a este país se le siguiera considerando como una tierra exótica, las invasiones procedentes de más al norte de los Pirineos no eran ya de índole aventurera, y la irrupción del automóvil facilitó los movimientos. Los atractivos residían en la belleza de la costa (las playas), la benignidad del clima (el sol), el nivel de vida (una peseta barata) y la hospitalidad de las gentes.⁹

El coche, en un primer momento, y el avión, después, comenzaron a sustituir al tren como medio de transporte. El Circuito Nacional de Firms Especiales –que, a partir de 1923, acercó el litoral valenciano a Europa gracias a la carretera de la costa y que fue elogiado por Le Corbusier en 1932– sería objeto del Plan de Modernización de Carreteras Españolas de 1950 y el Plan Redía de los años sesenta. Aunque la N-340 (o N-332) no se ejecutó con exclusividad para canalizar el turismo internacional, el tráfico rodado que circulaba por ella provocó la aparición de actividades genuinas, al margen de la "perfecta arquitectura (popular y tradicional) que era, y es aún, la expresión de un estado de pensamiento que la carretera no ha turbado".¹⁰ Junto a los pueblos blancos, los paisajes agrícolas y las vistas panorámicas sobre la naturaleza, la carretera nacional de la costa se pobló de anuncios que evocaban la España castiza de vino y toros. El paisaje rural pasó a ser soporte de la publicidad consumista de lo típico y lo tóxico, una imagen más, inseparable del recuerdo que guardarían los visitantes. Junto a esta fauna, aleatoria pero estratégicamente situada,



Juan de Hero Piñar
Estación de Servicio El Rebollet I,
Oliva, 1962-1963, aprox.

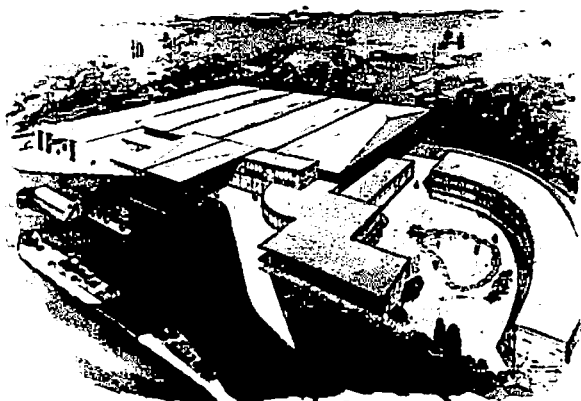
7 LE CORBUSIER, "Le Corbusier en la ruta Valenciana", *Valencia-Atracción*, nº 73, págs. 136-137, Valencia, septiembre 1932.

8 En 1940-1942, la Dirección General de Arquitectura (1939) efectuó el levantamiento de una vivienda tipo de pescadores en todos los pueblos de España. Esta documentación se sintetizó en los libros MUGURUZA OTAÑO, P. (dir.), *Plan Nacional de Mejoramiento de la Vivienda de los Poblados de Pescadores*, (3 vols.), 1942-1946, Ministerio de la Gobernación, Madrid.

9 DUOCASTELLA, R., "Los fenómenos sociológicos del Turismo en la Costa Brava", *Cuadernos de Arquitectura*, nº 65, Barcelona, 1964, págs. 9-12.

10 LE CORBUSIER, . op. cit. septiembre de 1932.

José Luis Rokiski Urbarri.
Perspectiva del motel Ticasa.
Alquerías del Niño Perdido, 1965



surgieron las instalaciones para el descanso de los viajeros y la atención a los vehículos: gasolineras, moteles y restaurantes son las más perennes de todas ellas.

Las estaciones de servicio aparecieron en los límites de la ciudad o al borde del asfalto. Es singular la evocación de la velocidad del edificio Tasa (1934-1935), que albergaba gasolinera, garaje y viviendas, erigido a la entrada de Gandía por Alfonso Fungairiño. El diáfano aparcamiento, el dilatado porche y las aerodinámicas formas de la estructura en voladizo parecen involucrarse con los automóviles a los que servían para repostar y resguardar, haciéndose eco de las corrientes de vanguardia de entreguerras. Muy cerca, en Oliva, años después se ejecutó la estación de servicio El Rebollet I (1962-63), de Juan de Haro. Las tres estructuras diferentes se corresponden con los tres usos distintos de esta explanada junto al arcén: pilares aislados en forma de hongo para la gasolinera, paraboloides hiperbólicos para las oficinas y un volumen sinuoso para la cafetería. Hormigón armado y muro cortina eran la poética que sintetizaba los últimos adelantos de la construcción más allá de nuestras fronteras. Ambos ejemplos recurrían a la metáfora de la tecnología al servicio de las máquinas.

Las necesidades de conductores y acompañantes en viajes largos eran cada vez mayores, de aquí que estos establecimientos de servicios ampliasen su programa y su oferta. El complejo del motel Ticasa (1965), de José Luis Rokiski, situado a las afueras de Alquerías del Niño Perdido, estaba constituido por cuatro piezas: gasolinera, taller, cafetería y hotel. De estos elementos, dos se asomaban a la carretera: la cubierta volada de la estación de servicio y el pabellón de recepción convertido en un gigantesco anuncio. El éxito del conjunto no residía en la acertada organización espacial de las complejas funciones, que dotaban de privacidad a las zonas de descanso, sino en el hecho de que sus arquitecturas se vieran desde el automóvil: el cartel era luminoso, como en Las Vegas, visible en la distancia, de día y de noche. Por último, el motel Abril (1970-1974 aprox.), de Francisco Muñoz, se construyó cerca de San Juan. Debido a la importancia que estas instalaciones tenían para el turismo —servían incluso de prostíbulo o lugar de encuentro—, no resulta extraño que el Ministerio correspondiente le otorgara el premio a la mejor estación de servicio en 1974; como tampoco es de extrañar que el conjunto se extendiera como una mancha de aceite al otro lado de la carretera, junto al futuro enlace de la autopista del PANE de 1972-1975,¹¹ intentando atraer la atención del conductor, seducido por un paisaje que, en esos momentos, ya presentaba un aspecto bastante triturado. Estos complejos fueron abandonando el simbolismo de ingenio mecánico para simular un oasis de paz en un lugar cualquiera de las travesías rodadas. El turismo también conllevaba el olvido de la rutina y estas paradas ofrecían las condiciones de evasión necesarias.

Vinculados a las carreteras, tanto a la nacional como a otras carreteras comarcales costeras, aparecieron espacios provisionales para el turismo y la diversión. Eran los circuitos de la noche a finales de los años sesenta, con las discotecas a cielo abierto situadas al borde de los recorridos. Los tramos de la nacional de Guardamar a Torreveja, en playa de San Juan, a las afueras de Beni-

11 FERNÁNDEZ, R. y JOFRÉ, C. "Autopista Tarragona-Valencia", *Informes de la Construcción* n° 262, Madrid, 1974, págs. 59-78.

12 SCOTT BROWN, Denise, y VENTURI, Robert; *Aprendiendo de todas las cosas*. Tusquets Editores, Barcelona, 1979. (ed. original: 1968-1970).

13 En los años cincuenta ya se publican obras turísticas en las revistas profesionales. Por ejemplo, en *Arquitectura*, "Parador de Ifach y Hotel Playa en San Juan, Alicante", 1952; "Villa en Caldetas", "Hotel en San Antonio Abad" y "Casa en Sitges", 1954; "Hotel Bahía Palace en Mallorca", 1955; "Hotel Recati en El Perellonet" y "Ampliación de casa en Costa Brava", 1956.

14 CARREÑO, L. "Aspectos sociológicos del turismo", *Arquitectura*, n° 65, Madrid, 1964, págs. 56-57. Afirma que "El slogan no se limita a ser sugestivo, y en cierto modo parece confirmar, de un modo publicitario, que España no es Europa".

15 A este respecto puede consultarse AA VV. *De parador en parador. España. Paradores de Turismo*, Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Madrid, 1986.

dorm, de Oliva a Gandía, de Pinedo a Valencia o de Castellón a Benicásim, vivían esplendores de resplandecientes neones que brillaban durante el verano. Cada año se construían nuevos clubes nocturnos, con una tramoya escasa pero de gran efecto escenográfico, sicodélico y mutante, donde la referencia al jardín tropical bajo el cielo estrellado no evocaba ensoñaciones románticas sino artificiosos paraísos domesticados. Las discotecas El Paradiso (1969) en San Juan, de Miguel López, Cap 2000 en Benidorm (1968 aprox.) o Pomelo (1970) en El Perellonet, de GODB, eran como mojonos móviles en las rutas de la noche con *sexo, droga y rock & roll*. Esta situación era un reflejo de la doble moral del régimen franquista. Bienvenidas carreteras, pues, que trajeron el progreso sobre ruedas insertando piezas industriales en sus márgenes. Dibujaban nuevos relieves que sustitúan las vistas rurales por paisajes que cambiaban a la velocidad de los automóviles y allanaban el camino a las masas de turistas hacia las urbanizaciones. Automóviles y coches que, en un momento impreciso del lenguaje, pasaron a denominarse turismos.

La arquitectura de la "modernidad": paisajes internacionales (de la objetividad)

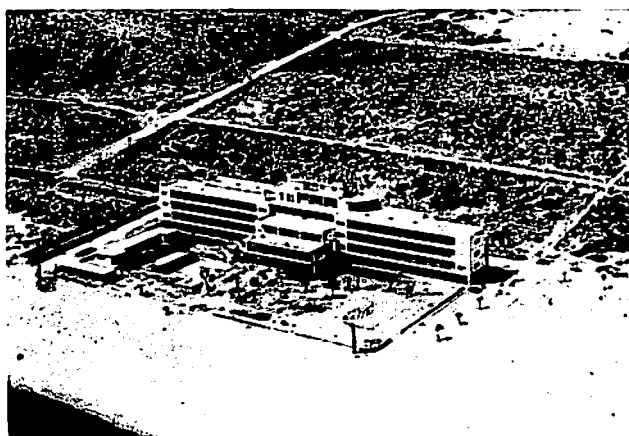
"Porque la arquitectura moderna ortodoxa es progresiva, cuando no revolucionaria, utópica y purista; está en desacuerdo con las condiciones 'existentes'. La arquitectura moderna lo fue todo menos tolerante: los arquitectos prefirieron cambiar el entorno existente antes que mejorar lo que hay".¹²

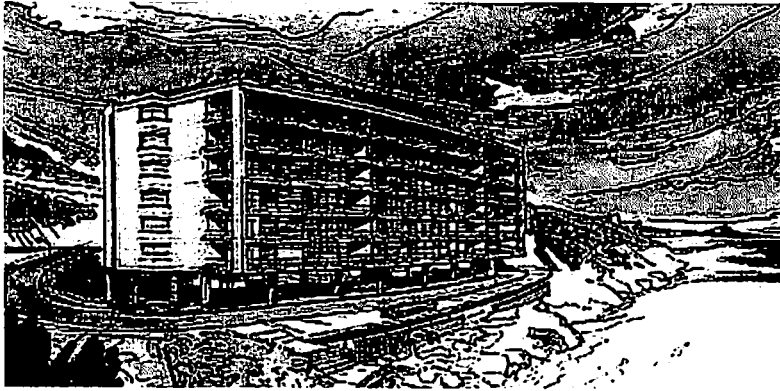
La normalización de las relaciones exteriores por parte de la Dictadura de Franco fue aprovechada por la élite cultural española, que entendía que el proceso de convergencia pseudopolítico debía ser paralelo al de la convergencia cultural. La homologación con Europa pasaba por equiparar la arquitectura, de manera que esta abandonó sus nostalgias historicistas y sus prejuicios ideológicos. La producción arquitectónica española se volvió moderna, casi más moderna que la que difundía la ortodoxia internacional, y la arquitectura turística constituyó un buen escaparate para la imagen del Régimen.¹³ No fue una casualidad que el Ministerio de Información y Turismo se crease en 1951 y que desapareciese como tal en 1977, en sincronía con la Dictadura y la época del "desarrollismo".

La millonaria presencia de turistas extranjeros fue aprovechada por el Estado para recaudar divisas que equilibraran la balanza nacional y, simultáneamente, vender una supuesta normalización de la sociedad. Este Ministerio emprendió, a principios de los años sesenta, campañas publicitarias por Europa con el lema *Spain is different*.¹⁴ En ellas se promocionaba la imagen de una España de horizontes naturales e idílicos (albufera de Valencia, peñón de Ifach, etc.), con un patrimonio monumental y popular inalterado (Peñíscola, Altea, etc.) y una cierta autenticidad primitiva (y folclórica). También implantó la Red Nacional de Paradores, que se asentaba cerca de estas postales del

tipismo, recurriendo, para su construcción, a la arquitectura moderna que ya estaba en revisión. La red se extendió por toda la geografía de las marcas turísticas: Costa Brava, Costa Cálida, Costa del Sol, etc. Los albergues de los años veinte y treinta se reformaron y ampliaron, algunos inmuebles del patrimonio histórico se adaptaron a las funciones hoteleras y otros se construyeron de nueva planta.¹⁵ En el litoral valenciano, al primer grupo obedece el parador Costa del Azahar en Benicarló (1955) y al tercer grupo pertenecen el parador Luis Vives del Saler (1965-1972 aprox.), de Antonio Osorio y Fernando J. Puente, y el parador Costa Blanca en Jávea (1962-1965), de J. Osuna, con un jardín de Nicolau Rubió i Tudurí.

Francisco Muñoz Llorens
Hotel de los Arenales del Sol, Elche,
1960-1962, aprox.





Perpectiva del edificio de apartamentos La Caleta (1966-1967) en Oropesa, de Enrique J. Roca Rodríguez

Para la ubicación de los paradores nacionales se eligieron enclaves privilegiados sobre el mar. El de Benicarló se encontraba en primera línea, junto al puerto. El del Saler se implantó en la barra entre la albufera y el Mediterráneo. Para el de Jávea se escogió la punta de la playa del Arenal: una península entre la trama turística y el mar que se colmató con un tapiz tropical de palmeras frente a una abstracta retícula. El parador de la Costa Blanca contrastaba su recta y blanca geometría contra la naturaleza como si de un templo griego se tratara, parafraseando una cita lecorbuseriana.¹⁶ Las poéticas de la arquitectura objetiva¹⁷ se colaban por los expuestos escaparates de un país que intentaba converger con el futuro europeo, potenciando su exclusividad por su situación y su posición exenta, sin renunciar a una cierta autenticidad. Estas constantes de naturaleza, modernidad y tradición se repetían en los paradores de la costa desde Francia hasta Gibraltar.¹⁸

La iniciativa privada siguió idénticos criterios de localización a la hora de promover complejos hoteleros destinados a los turistas de gran poder adquisitivo o de ejecutar bloques singulares de apartamentos. El hotel y el club de golf de Castellón (1956-1961), de E. Gutiérrez y Miguel Prades, se emplazaron junto a la playa y en medio de la pinada al norte del puerto. El hotel de los Arenales del Sol (1960-1962, aprox.), de Francisco Muñoz, se instaló solitario en un frente de 5 km de dunas, mientras que el hotel La Zenia (1964, aprox.), de Antonio Orts, lo hacía entre dos calas de arena. Los apartamentos La Caleta en Oropesa (1966-1967), de Enrique J. Roca, se situaron en un saliente rocoso con acceso directo al mar desde el propio edificio. El hotel El Montiboli (1966-1972), de M. López, se emplazó sobre un promontorio, dominando la playa de Bon-Nou en Villajoyosa: otro paraje virgen seleccionado para un establecimiento de lujo. La idea recreaba la imagen de un poblado magrebí de cal blanca en medio del paisaje ocre y desértico de la costa. Para entroncar con el carácter mediterráneo se recurrió a "los grandes lienzos blancos en fachadas, piedra en portales y [...] vigas de madera",¹⁹ apostando por los materiales vernáculos. Pero estas referencias formales al mundo popular, tan reivindicativas de la modernidad pionera años atrás, resultaban tópicas en su mimética identidad y explotadas en exceso: lo popular siempre ha sido recurrente para justificar todo tipo de planteamientos nacionales o internacionales.²⁰

Y si el Estado renovaba su imagen de proyección al exterior utilizando la arquitectura al servicio de la industria turística, incluida la religiosa,²¹ las autoridades locales descubrieron que el propio turismo era el motor que podía impulsar el desarrollo de sus ciudades y romper el estancamiento urbano que imperaba desde la posguerra. Son conocidos algunos esfuerzos municipales para revitalizar las fachadas marítimas y convertir a los pueblos de pescadores en centros de atracción veraniega; seguramente los casos de Gandía y Benidorm son emblemáticos en este sentido, con unas corporaciones decididas a definirse como ciudades turísticas, justo al inicio de la década de los cincuenta.²² También la ciudad de Alicante se preparó para lanzar su desarrollo urbano y costero. En 1951 se publicó el *Libro de Oro de Alicante*,²³ donde se apostaba por potenciar la ciudad. En 1957, la revista *Marcador* dedicó un número monográfico titulado: "Alicante, milagro de la Urbanización", en el cual "se respira un aire de optimismo y euforia [...] también por el incipiente fenómeno del turismo".²⁴ La pavimentación del paseo de la Explanada (1957-1959), de M. López y A. Fajardo, fue

16 Véase en LE CORBUSIER, *Hacia una arquitectura (Vers une architecture)*, Apóstrofe, Barcelona, 1998, págs. 161-183 (ed. original: 1923), el elogio de la arquitectura de la Acrópolis de Atenas y, en particular, del Partenón.

17 Se utilizan aquí los términos "objetiva" e "internacional" con relación a la arquitectura que defendieron y difundieron los CIAM desde 1928 hasta 1957, cuando, ya en la década de los sesenta, los conceptos de "internacional" y "objetiva" se pusieron en crisis, señalando la invalidez de unos supuestos principios universales en la arquitectura.

18 Este estereotipo de arquitectura internacional puede comprobarse en los paradores de Aiguablava (Costa Brava), Puerto Lumbreras (Costa Cálida), Mojúcar, Neña y Málaga del Golf (Costa del Sol), Mazagón y Ayamonte (Costa de la Luz).

19 Archivo Colegio Territorial Arquitectos de Alicante (ACTAA), LÓPEZ GONZÁLEZ, M. "Proyecto de Hotel El Montiboli", 1966.

20 Recuérdese tanto la exaltación que realiza el GATEPAC en los años treinta en la revista *AC* como la apelación a la arquitectura popular que realiza la Dictadura en los años cuarenta; si bien la primera resaltaba aspectos de volumen y color con voluntad de generalización, la segunda destacaba aspectos ornamentales y constructivos de carácter particular e individual.

21 MARTÍNEZ MEDINA, Andrés. "Formigó diví, l'humana. Religiositat i Modernitat en les esglésies d'estiueig del sud valencià (1959-74)", *Aiguaites*, n.º 20, IEC La Marina Alta, Pedreguer, 2003, págs. 97-128.

22 Para Benidorm: GAVIRIA, Mario, IRIBAS, José María; SABBAGH, F. y SANZ, J. R., *Benidorm, ciudad nueva* (2 vols.), vol. 1, Editora Nacional, Madrid, 1974; para Gandía: MUT OLTRA, F., "Un siglo de Historia Urbana: de la ciudad-baluart a la ciudad-hormigón", en BORJA, José Miguel, y MORA, José Ignacio, *Gandía 1881-1980*, Editorial Borja, Valencia, 1981.

una actuación con clara vocación internacional²³ que derivaría en la imagen más publicitada de la ciudad, ofreciendo una estampa tropical que promocionó a Alicante como centro turístico, en paralelo con la apertura de España al exterior. Ciudad turística significaba sociedad abierta y cosmopolita, como la nueva arquitectura que se construía: receptiva y actual. Turismo y Modernidad comenzaban a ser sinónimos,²⁶ un tándem que intentaba suplantar la tópica imagen de España como frontera sur de Europa con África.

Muchas ciudades se preocuparon por sus fachadas marítimas, pero en ellas, desde Pilar de la Horadada hasta Benicarló, pasando por Cullera o Puebla de Farnals, sólo aterrizaron los grandes bloques de apartamentos que se inspiraban en una versión diluida y especulativa de la arquitectura internacional: seriación de formas y volúmenes, programas de vivienda mínima y técnicas estandarizadas. Se configuró un nuevo paisaje urbano que apantalló las fachadas en primera línea por medio de la colmatación de edificaciones privadas y escasos equipamientos. Para eso estaban las playas que los suplían. La frontera marítima redujo la longitud de su línea libre: entre ciudad y ciudad se erigían los establecimientos hoteleros que serían la semilla de futuras urbanizaciones.

Los paisajes internacionales fueron auspiciados por el Ministerio de Información y Turismo, que apostó por la arquitectura moderna más extendida, haciéndose eco tardío de las corrientes de una arquitectura internacional cuya simplicidad de volúmenes y abstracción de formas se suavizaban con amplias terrazas y materiales autóctonos: cerámicas, celosías y mallorquinas matizaban la luz mediterránea. Los paradores nacionales y los hoteles de lujo parecían pequeños artefactos depositados sobre enclaves naturales privilegiados que, muchas veces, se asentaban sobre terrenos de dominio público que fueron privatizados. Otra vez el Estado detrás de la venta del paisaje para recaudar fondos y para dibujar una nueva imagen de la España moderna, inspirada ahora en los nuevos polos del turismo mundial situados en Brasil, México o Florida, que quedara grabada en el recuerdo de los turistas.

Las ciudades del "progreso": paisajes de la densidad (en extensión e intensidad)

23 MULEY DE FERRANDO, M. (dir.), *Libro de Oro de Alicante. Grandezas de España*, Valencia, 1951. En este sentido se incluye un artículo anónimo muy significativo: "La Ciudad Actual y la Ciudad Futura" (probablemente de M. López González).

24 VARELA BOTELLA, Santiago, "Arquitectura para la Autarquía. Del Año de la Victoria al Plan de Estabilización", en AA VV, *Arte Siglo xx en Alicante (1918-1960)*, Catálogo de la Exposición, Instituto de Estudios Gil-Albert y Fundación CAM, Alicante, 2001.

25 La fuente se inspira en la Exposición Internacional de Barcelona de 1929, el pavimento en el paseo de la playa de Copacabana de los años treinta en Río de Janeiro y la concha-auditorio en la arquitectura de O. Niemeyer de la década de los cuarenta.

26 OLIVA MEYER, Justo, "Turismo y arquitectura: la modernidad como respuesta", *VIA-arquitectura*, n.º 1, Valencia, 1997.

27 FRAGA IRIBARNE, Manuel, "Arquitectura y Turismo", *Arquitectura*, n.º 65, Madrid, 1964, págs. 1-2.

"En especial, a los arquitectos se les plantean graves problemas estéticos y técnicos [...], el de un nuevo enfoque de lo urbanístico hacia el futuro. [...] Toda arquitectura ha tenido siempre conflictos con el paisaje [...]. Ahora se exige la aparición de nuevos paisajes. [...] Paisajes como un nuevo complejo de Naturaleza urbanizada al servicio del hombre".²⁷

Alcanzados los años sesenta, el turismo se reveló como uno de los pilares de la economía nacional. El marco legal se había regulado en 1956 con la primera Ley del Suelo, la materia prima (el territorio costero y su paisaje virgen) estaba disponible al alcance del capital (nacional y extranjero) y la mercancía a fabricar (viviendas y apartamentos) comenzaba a estar al alcance de un amplio espectro social (nacional y extranjero). La arquitectura se desvestía de su hábito de necesidad para convertirse en un mero producto de consumo, soleado objeto de deseo. El turismo se convertía en un espectáculo de masas y su producto estrella era la propiedad inmobiliaria. La importancia del turismo (de sol y playas) como industria y de la arquitectura como agente último de la materialización espacial concreta de la transformación del paisaje litoral, se ponía de manifiesto en las palabras que el ministro del Ministerio de Información y Turismo publicaba en la revista profesional *Arquitectura* en 1964. Con su discurso se alzaba la veda: la Administración tutelaría el urbanismo y buscaba el apoyo del sector de la edificación.

Las necesidades de residencia fomentaron el desarrollo de una industria inmobiliaria, de la construcción y hotelera que hizo crecer las poblaciones costeras. La implantación del turismo en las comarcas valencianas ha seguido un modelo lineal de asentamientos urbanos, en paralelo a la costa

y a la carretera nacional que la bordea, apoyándose en las ciudades o construyendo centros vacacionales de nueva planta aprovechando las excelentes condiciones paisajísticas. Esta transformación del territorio se ha materializado entre dos modelos urbanos opuestos: la ciudad-jardín (ciudad horizontal) y la ciudad funcional (ciudad vertical), tramas de viviendas individuales frente a tramas de bloques comunitarios. Tanto un modelo como el otro han tomado siempre como referencia las experiencias previas: lugares bulliciosos en verano y fantasmagóricos en invierno.²⁸

La ciudad-jardín se caracteriza por una ocupación máxima del suelo por medio de urbanizaciones de viviendas unifamiliares. La ciudad funcional se caracteriza por la explotación intensiva de franjas limitadas de terreno, dando lugar a tramas de torres exentas. El primer modelo representa las ideas urbanas que huyen de la aglomeración de la ciudad tradicional: pretenden potenciar la proximidad del hábitat al campo y el contacto con la naturaleza. El segundo modelo optimiza las ventajas de la concentración edilicia cuya ordenación urbana debe comportarse como una perfecta máquina. Mientras las colonias-jardín acampan por todo el territorio y se adaptan a la orografía en extensión, las tramas de bloques generan espacios urbanos similares a la concentración edilicia de la ciudad.

En estos complejos turísticos se cometieron probablemente dos tipos de errores. El primero fue diseñar entidades que tomaban como referencia los modelos urbanos de la ciudad preexistente, sin tener en cuenta las peculiaridades de los asentamientos donde predominaba el ocio y el tiempo de recreo.²⁹ El segundo fue utilizar el suelo como simple "soporte" en vez de como "argumento".³⁰ Cabría decir que la iniciativa privada exprimió este razonamiento en su interés: el suelo con topografía accidentada fue receptor de ciudades-jardín, extensivas y de escasa urbanización (ya contaba con amplias zonas verdes), y el suelo con una orografía suave fue objeto de ciudades en altura (ya contaba con buenas playas). Máxima ocupación del suelo con mínima densidad de edificación frente a mínima ocupación del suelo y máxima intensidad de edificación. Extensión frente a intensidad, dos modelos de explotación y transformación del patrimonio costero. Densidad de ocupación del suelo o densidad de edificación. Paisajes densamente contruidos.

A esta colonización de la costa por parte de la iniciativa privada, con inversiones de coste mínimo, contribuyó una administración cómplice³¹ que esgrimía como argumento la conveniencia de los ingresos que generaba esta actividad, ya que "turismo era progreso". En muchos casos, el propio Estado se involucró en la concesión o venta de terrenos que eran de titularidad pública y se localizaban en suelos de alta calidad ambiental como sierras, dunas y humedales.³² Un ejemplo que ilustra el proceso de expolio del patrimonio litoral es el que se llevó a cabo en las playas ilicitanas. En 1960 se construyó un hotel en los Arenales del Sol que pretendía rentabilizar las paradisíacas playas. Años después, el lugar donde se insertaba fue descrito por el arquitecto que redactó el plan parcial (que afectaba a 3,4 millones de m²) como idílico:

"La situación de los terrenos [...] de movida topografía, con el pintoresco fondo de las crestas en sus cerros perimetrales, con amplias playas, pequeñas ensenadas y vastos pinares jóvenes, reúnen cuantas ventajas [...] pueden aspirarse, pues su emplazamiento, la belleza de sus playas y el encanto de sus fondos marinos [...] su luminosidad y armonía de colores que maravillan [...], serán evidente atractivo [...] y [...] garantía de un rotundo éxito".³³

Así debió ser, porque durante más de una década se ejecutaron bloques de edificios sobre la arena, junto al hotel, sin planeamiento alguno. Los bloques constituyeron una pantalla edificada encima de la playa, mientras que los chalés se ubicaban detrás de la montaña. Los apartamentos serían consumidos por el mercado nacional, mientras que los futuros usuarios de las viviendas aisladas serían "en su mayor parte extranjeros".³⁴

Si las primeras oleadas de visitantes extranjeros se alojaron en hoteles y *campings*, gran parte del turismo europeo que eligió la costa valenciana desde los sesenta optó por la adquisición de

28 En este sentido: "se crean ciudades 'cementeno' gran parte del año si no se supera la estacionalidad", en BARBA CASANOVAS, Rosa, "Estudio de las formas de planeamiento aptas para el desarrollo del turismo", en VILA VIDAL, A.; y PUJOL REINÉS, J. L.; (dir. y coord.), *Curso I: Turismo y Territorio*, COAB, Mallorca, 1995, págs. 77-90.

29 BARBA CASANOVA, Rosa, 1993, *op. cit.*

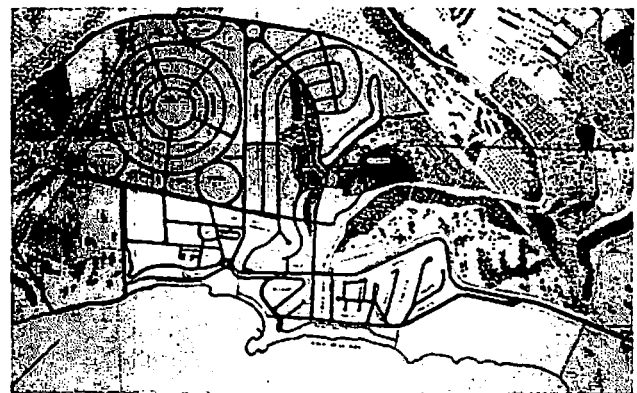
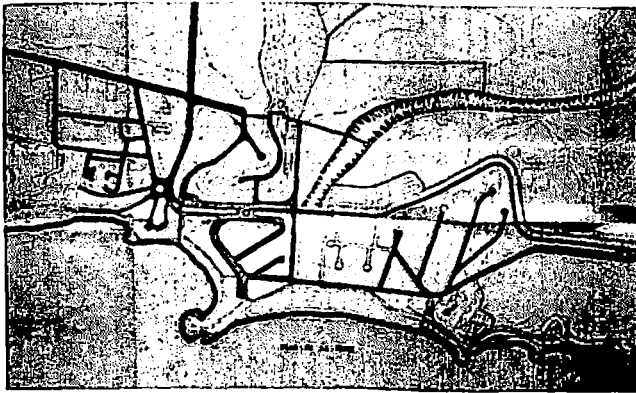
30 VERA REBOLLO, José Fernando, Intervención en la Mesa Redonda en el acto de presentación del libro y la exposición de la "Arquitectura del Sol" en el MARQ de Alicante, el 5 de diciembre 2002.

31 PEÑÍN, Alberto, 1983, *op. cit.*, afirma: "al estar inmersos los Ayuntamientos en una política de complacencia o de vinculación con intereses inmobiliarios, 'Se trata de hacer planes que no pongan trabas al crecimiento. Que legalicen con el mínimo costo político o permitan legalizar las iniciativas privadas. El crecimiento, como sea, es progreso'. También TERÁN TROYANO, Fernando de, *Planeamiento Urbano en la España Contemporánea. Historia de un proceso imposible*, Gustavo Gili, Barcelona, 1978, se detiene en el caso particular de la situación de legalidad de edificaciones en Alicante

32 A modo de ejemplo, basta con todas las que se citan para el litoral sur valenciano en VERA REBOLLO, José Fernando, 1987.

33 ACTA, LÓPEZ GONZÁLEZ, M., mayo de 1971, "Plan Parcial de los Arenales del Sol", documento de Memoria

34 *Ibid.*



Antonio Orts Orts
Plan Parcial de La Glea, Dehesa de
Campoamor (Orihuela), 1963

Antonio Orts Orts
Planes Parciales del CITN de la
Dehesa de Campoamor, 1963-1973

chalés en propiedad que se emplazaban en los terrenos accidentados del litoral. El paisaje arquitectónico que se configuró a lo largo de las laderas desde Altea hasta Denia, en Cullera o en Benicásim, se asemeja a la visión utópica que el reformista del siglo XIX William Morris imaginó para el Londres del año 2003: una metrópoli sin artefactos, engullida por la naturaleza y salpicada de domésticos *bungalows*.³⁵ En la traslación de este nostálgico sueño a la costa valenciana, la idílica ciudad-jardín está inmersa en un bosque de pinos y los imaginarios *cottages* medievales se han sustituido por chalés "mediterráneos". Un nuevo estilo, al gusto del cliente extranjero, extraído de la arquitectura vernácula y popular: volúmenes blancos, porches con arcadas y cubiertas de teja recuerdan de lejos los *riu-rau* de las casas de campo o las masías de las comarcas limítrofes.

Este modelo urbanístico, pero planificado y más fiel a la propuesta formal teórica de E. Howard, se ejecutó en la Dehesa de Campoamor, un complejo turístico que responde al paradigma de actuación de la iniciativa privada. En 1960 se convocó un concurso público para ordenar la costa de Orihuela.³⁶ Al mismo tiempo se construían las primeras viviendas en medio de los campos de cítricos, cerca de las playas de La Glea y Diez Picos, sobre un paisaje de "pinada y monte bajo" que, con más ingenuidad que rigor científico, recogió el arquitecto en sus planos de información años después. A continuación se redactó un plan parcial (1963) que adaptaba sus viales a la orografía y zonificaba atendiendo a un criterio elemental: en primera línea los bloques de más de diez plantas, para captar el horizonte marino; y las viviendas aisladas en la parte posterior, en la ladera. Las vistas sobre el horizonte eran el argumento del suelo, el potencial explotado. El éxito de la promoción se recompensó con sucesivos planes parciales (1965-1973) que necesitaron variar el trazado de la carretera nacional, consolidaron el modelo de barrera edificada en primera línea y plagieron el viario circular y radiocéntrico de la ciudad-jardín, tramitando el correspondiente título de Centro de Interés Turístico Nacional.

Con o sin plan, muchas de estas colonias veraniegas se estructuraban con una estricta zonificación que separaba las zonas residenciales de la zona donde se preveía concentrar todas las dotaciones públicas (comerciales, deportivas, religiosas, etc.). La vida vecinal en estos núcleos quedaba mermada por estas condiciones y el uso del automóvil era casi inevitable. Al finalizar cada temporada estival, estos barrios turísticos se sumían en un invernal letargo. El vacío y el silencio los asemejaba a una ciudad abandonada, casi fantasma, aunque sus edificaciones eran nuevas, de reciente construcción. Paisajes densamente contruidos: densidad de ocupación o densidad de edificación.

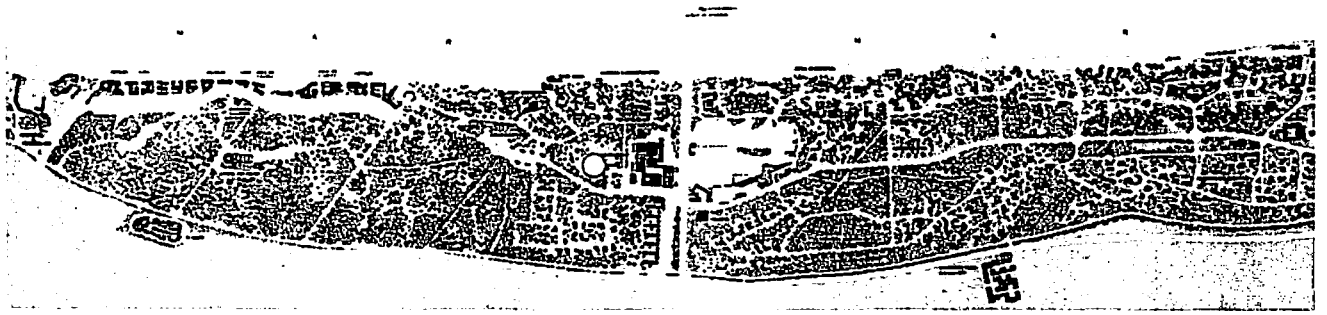
Panorámica desde la crisis: la "ciudad lineal" del litoral, estación de invierno

"Estamos asistiendo a los orígenes de una gran megápolis. Es seguro que antes de fin de este siglo las costas mediterráneas serán ocupadas por edificación casi sin solución de continuidad. Una fantástica ciudad lineal de miles de kilómetros se extenderá a lo largo de las costas de España, Francia, Italia, Yugoslavia, Grecia y países del Norte de África".³⁷

35 PIZZA, Antonio, *Arte y arquitectura moderna. 1851-1933*, UPC, Barcelona, 1999, págs. 67-69. En él se describe la visión utópica de Londres en el año 2003, procedente del libro de W. Morris *News from nowhere* escrito en 1891.

36 ACTAA, ORTS ORTS, Antonio, "Centro de Interés Turístico Nacional Dehesa de Campoamor", 1965. En la Memoria se relata el proceso legal desde 1959 y que D. Antonio Térraga había presentado en 1950 un "Anteproyecto completo de ordenación y urbanización de la parte costera de mi propiedad", siendo autores los arquitectos Bellosilic y Fernández Plaza.

37 CANO LASSO, Julio; TEMES RIANCHO, Vicente; VIVANCO BERGAMÍN, L. Felipe; y OCHOA, Carlos, "Proyecto de Ordenación Turística de la Albufera y Playas de Saler", *Arquitectura*, nº 65, Madrid, 1964, págs. 13-21



Equipo de Julio Cano Lasso
Plan de Ordenación de la Dehesa del
Saler, Valencia, 1962-1964

Con esta profecía, el equipo de Julio Cano Lasso justificaba su proyecto urbanístico de transformación del paraje de la Dehesa del Saler en "un conjunto turístico de lujo".³⁸ La ordenación estaba pensada para alojar una población residente de 40.000 habitantes y otra flotante de 100.000 visitantes, que se desplazarían en automóvil, procedentes en su mayoría de Valencia y su área metropolitana. Este centro vacacional se extendería a lo largo de más de 10 km de costa virgen entre la Albufera y el mar, convirtiendo el brazo de arena en una urbanización de asfalto y cemento.

En realidad, el proyecto sobre el enclave del Saler, diseñado con sumo esmero, no es más que otra de las piezas del *puzzle* del litoral que transforman su suelo y su paisaje natural en solares y paisajes contruidos. Sin el mismo grado de detalle pero en la misma línea de actuación, extender sus brazos urbanos sobre la frontera marítima, habría que añadir el plan general de Cullera (1965), de A. Herruzo y J. Ríos; el de Castellón (1963), de M. Román, Vicente Traver y Miguel Prades; el de Benidorm (1956-1963), de F. Muñoz y L. Rodríguez; los de La Albufereta y San Juan de Alicante (1959-1963), de J. Guardiola; los Centros de Interés Turístico Nacional; y la lista no terminaría.³⁹ A finales de los años sesenta, la costa valenciana tenía declarado como suelo urbano, apto para urbanizar o rústico de interés turístico gran parte de su frente litoral. Muchos de sus enclaves de gran valor medioambiental se habían urbanizado. Aunque vistos desde el aire los trazados viarios pareciesen obras de *land-art*, en realidad eran intervenciones que preparaban el cambio del paisaje rural y natural en fragmentos urbanos.

Al aproximarse la crisis del petróleo (1973), la frontera marítima había sufrido tal transformación que casi todo su paisaje natural había quedado hipotecado. Si este fue su principal reclamo para el turismo, la materia base para su desarrollo, se empezó a insinuar que el agente que había provocado el desastre había sido la arquitectura, al identificar turismo, primero, con "milagro", después, con "modernidad" y, por último, con "progreso". Un paisaje próximo a una "Nueva California"⁴⁰ donde el territorio había sido surcado por infraestructuras deficitarias que comunicaban ciudades casi vacías, materializadas con una arquitectura para el consumo de masas. El panorama resultaba desolador⁴¹ porque el litoral estaba abonado para una posterior y mayor explotación aún: carreteras y urbanizaciones de los años sesenta serían el germen de la transformación del territorio rural y del paisaje natural en un mosaico de nuevos paisajes contruidos. La costa había sido convertida en una ciudad lineal,⁴² poblada de una arquitectura turística que en su mayor parte era trivial aunque también contaba con algunas intervenciones de calidad o realizadas con profesionalidad a pesar de las tendencias del mercado.⁴³

Las bases de esta ciudad lineal fueron esbozadas a través del circuito de firmas, las fachadas de las poblaciones y los frustrados planes previos a los conflictos bélicos. Pero la materialización de esta ciudad lineal en la costa valenciana se pone de manifiesto en la apuesta del Estado por el turismo, con el fomento de las infraestructuras de transporte individual y el escaparate de los paraadores, su permisividad respecto de la iniciativa privada, su pasividad ante el urbanismo y su complacencia en las autorizaciones de ocupación de los terrenos públicos lindantes con el mar. El propio planeamiento aprobado desbordaba la capacidad de crecimiento o las expectativas turísticas, y muchos de los proyectos urbanísticos que se ejecutaron apuntaban en esta dirección en la ocupación del territorio. Desde el sur de Alicante hasta el norte de Castellón, el paisaje natural había sido

38 *Ibid.*

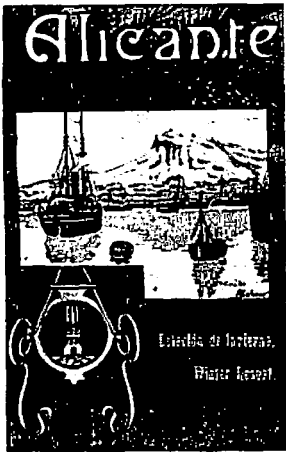
39 PEÑÍN IBÁÑEZ, A., 1983, *op. cit.*, págs. 100-125.

40 VERA REBOLLO, J. F., 1987, *op. cit.*, págs. 123-125, *Le Matin* (1963) alude al fenómeno en la Costa Blanca en este término.

41 CALDUCH CERVERA, Juan, "Panorama de un paisaje en ruinas: I a costa valenciana desde los inicios del turismo", revista del *Departamento de Composición*, ETSAB-UPC, Barcelona, 2003, *en prensa*.

42 VERA REBOLLO, J. F., 1987, *op. cit.*, págs. 123-124. En ellas relata cómo en un Congreso en Alicante (1970), un promotor "plantea el modelo de una ciudad lineal turística aprovechando hasta el último metro de las costas, de 210 km de largo por una profundidad de 500 m a 1,5 km, con unas previsiones de 2 millones de habitantes para finales del decenio de los setenta".

43 Muchas de estas obras quedan recogidas en el trabajo de investigación llevado a cabo por MARTÍNEZ MEDINA A. (dir.); CALDUCH CERVERA, J.; LARA AGUSTI, L.; y OLIVA MEYER, J.; "Arquitectura del Sol en la Comunidad Valenciana. Ciudad y arquitectura para el turismo", convenio COACV-UA, Alicante, el cual se recoge parcialmente en el libro AA VV, *La arquitectura del sol_sunland architecture*, ed. Colegics de Arquitectos, 2002, Valencia.



Cartel de publicidad turística de Alicante en los años veinte

sustituido por las fachadas apantalladas de las ciudades y por los nuevos frentes contruidos de los enclaves turísticos, tanto en extensión como en intensidad de edificación. Se podría pensar, no sin cierta ironía, que la vieja utopía de Arturo Soria se había hecho realidad. La Ciudad Lineal que habría de transcurrir desde Cádiz hasta San Petersburgo pasaba por el litoral valenciano. Es más, si se tuvieran en cuenta los planes generales de ordenación de la Costa del Sol (año 1958 y siguientes) y de la Manga del Mar Menor (1960 y siguientes), se podría deducir que esta ciudad lineal tenía la intención de desarrollarse a lo largo de toda la costa española, quizás porque se aspiraba a que España fuese la residencia invernal de Europa.⁴⁴ Ya en algunos carteles de los años veinte se publicitaba: "Alicante, Estación de invierno. *Winter Resort*". O, a lo mejor, como apuntaba Cano Lasso, esta ciudad lineal tenía vocación de recorrer el perímetro de todo el Mediterráneo. España era diferente: "*Oh lovely Spain, renowned, romantic land!*" que diría el poeta Lord Byron.

44 SIERRA, M. "Debate tras el Plan General de Ordenación Urbanística de la Costa del Sol Occidental". *Arquitectura*, nº 65, Madrid, 1964, págs. 41-50.
 "La gente necesita tener un veraneo de invierno [...]. Estas vacaciones de invierno se las pueden llevar en Europa dos o tres países nada más, entre los cuales estamos nosotros. [...] Hoy en Europa occidental podemos casi llegar a los trescientos millones de habitantes [...] interesa el clima de invierno. Hace falta que seamos capaces de organizar una ciudad de Miami de cien kilómetros [...]."